Gazzetta Ufficiale
DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1922 — Roma — Sabato 11 novembre — Numero 264

Abbonamenti

In Roma, sia presso l'Amministrazione, che a domicilio ed in tutto il Regno: anno L. 65; semestre L. 36; trimestre L. 20
All'Estero (Paesi dell'Unione post.): » 120; » » 80; » » 50

Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali e decorrono dal 1° d'ogni mese.

Inserzioni

Annunzi giudiziari . . . . L. 0.60 } per ogni linea di colonna o
Altri avvisi . . . . » 0.80 } spazio di linea.

Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla Amministrazione della Gazzetta presso il Ministero dell'Interno.
Per le modalità delle inserzioni vedansi le avvertenze in testa al Foglio degli annunzi.

Un numero separato di 16 pagine o meno, in Roma: cent. 30 — nel Regno cent. 35 — arretrato in Roma, cent. 50 — nel Regno cent. 60 — all'Estero cent. 80
Se il giornale si compone di oltre 16 pagine, il prezzo aumenta proporzionatamente.

All'importo di ciascun vaglia postale ordinario e telegrafico, si aggiunga sempre la tassa di bollo di centesimi cinque o dieci prescritta dall'art. 48, lettera a) della tariffa (allegato A) *del testo unico approvato con decreto-legge Luogotenenziale n. 135, del 1918, e dal successivo decreto-legge Luogotenenziale n. 1184.*

SOMMARIO

Parte ufficiale

LEGGI E DECRETI.

PARTE UFFICIALE

LEGGI E DECRETI

Il numero 1394 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Vista la legge 29 giugno 1902, n. 281, e 13 agosto 1922, n. 1146, sulla riscossione delle imposte dirette;

Visto il testo unico delle leggi sugli Istituti d'emissione approvato con R. decreto 28 aprile 1910, numero 204;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, col ministro degli interni e col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Il ministro delle finanze ha la facoltà di esentare la Banca d'Italia, il Banco di Napoli e il Banco di Sicilia dal prestare cauzione a garanzia delle gestioni di ricevitorie provinciali ed esattorie delle imposte dirette, o di ridurre la cauzione stessa al disotto del limite stabilito dall'art. 113 della legge 13 agosto 1922, n. 1146.

Ordiniamo che il presente decreto, che andrà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e che sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 ottobre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — TADDEI — BERTONE — PARATORE.

Visto, il guardasigilli: OVIGLIO.

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI DELL'INTERNO

Ritenuto che il signor Giulio Alessandrini, nato a Roma il 24 maggio 1880 da Camillo e da Emilia Marchetti, trovasi in via di riacquistare, a norma dell'art. 9, n. 3, della legge 13 giugno 1912, n. 555, la cittadinanza italiana da lui perduta ai sensi dell'art. 8, n. 1, della legge anzidetta;

Ritenuto che gravi ragioni consigliano di inibire al predetto signor Alessandrini il riacquisto della cittadinanza italiana;

Veduto il parere in data 23 agosto 1922 del Consiglio di Stato (sezione 1ª), le cui considerazioni si intendono riportate nel presente decreto;

Veduto l'art. 9 della legge summenzionata e l'art. 7 del relativo regolamento approvato con R. decreto 2 agosto 1912, n. 949;

Decreta:

È inibito al predetto signor Giulio Alessandrini il riacquisto della cittadinanza italiana.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Roma, 22 ottobre 1922.

Il ministro
TADDEI.

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI DELL'INTERNO

Ritenuto che la signora Anna Luigia Maria Nazzarena Sinfarosa Sciomer, nata a Roma il 30 dicembre 1882 da Giovanni e da Emilia Guidi, trovasi in via di riacquistare, a norma dell'articolo 9, n. 3, della legge 13 giugno 1912, n. 555, la cittadinanza italiana da lei perduta ai sensi dell'art. 8, n. 1, della legge predetta;

Ritenuto che gravi ragioni consigliano di inibire alla predetta signora Sciomer il riacquisto della cittadinanza italiana;

Veduto il parere in data 23 agosto 1922, del Consiglio di Stato (sezione 1ª), le cui considerazioni s'intendono riportate nel presente decreto;

Veduto l'art. 9 della legge summenzionata e l'art. 7 del relativo regolamento, approvato con R. decreto 2 agosto 1912, n. 949;

DECRETA:

È inibito alla predetta signora Anna Luigia Maria Nazzarena Sinfarosa Sciomer il riacquisto della cittadinanza italiana.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Roma, 22 ottobre 1922.

Il ministro
TADDEI.

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI DELL'INTERNO
PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Veduta l'ordinanza 7 luglio 1922 colla quale, a motivo della peste bovina, vietavasi, fino a nuova disposizione, la importazione nel Regno dei ruminanti e suini, dei loro prodotti ed avanzi, dei foraggi e della paglia, nonchè delle merci imballate con fieno e paglia, provenienti dalla Grecia e da l'Albania;

Veduta l'ordinanza 26 ottobre 1922 che revocava il divieto suddetto per le provenienze dall'Albania;

Attesochè da comunicazioni ufficiali risulta che anche la Grecia è immune da peste bovina;

Veduto il testo unico delle leggi sanitarie, approvato con Regio decreto 1° agosto 1907, n. 636;

Veduto il regolamento di polizia veterinaria 10 maggio 1914, n. 533, e l'ordinanza di polizia veterinaria 1° ottobre 1914;

ORDINA:

L'ordinanza 7 luglio 1922 è revocata.

I signori prefetti delle Provincie marittime e di confine sono incaricati della esecuzione de la presente ordinanza che andrà in vigore da oggi.

Roma, 10 novembre 1922.

Per il ministro
LUTRARIO.

IL MINISTRO DELLE FINANZE

Vedute le leggi 1° marzo 1886, n. 3682, e 21 gennaio 1897, n. 23, che ordinano la formazione del nuovo catasto;

Veduto il regolamento per la esecuzione delle leggi stesse, approvato col R. decreto 26 gennaio 1905, n. 65;

Veduta la legge 7 luglio 1901, n. 321, per l'attivazione del nuovo catasto e per la esecuzione delle relative volture catastali;

Veduto l'art. 141 del regolamento 26 gennaio 1902, n. 76, per la conservazione del nuovo catasto;

Veduto l'art. 4 del R. decreto-legge 23 ottobre 1919, n. 2089, che permette di attivare per distretto di agenzia tale conservazione nelle Provincie nelle quali le tariffe siano già definitive;

Ritenuta la opportunità di iniziare la conservazione del nuovo catasto nei distretti di Agenzia di Rivoli ed Ivrea nella provincia di Torino;

DECRETA:

L'attivazione del nuovo catasto formato in esecuzione delle leggi 1° marzo 1886, n. 3682 e 21 gennaio 1897, n. 23, avrà effetto, per i Comuni compresi nei distretti di Agenzia delle Imposte di Rivoli ed Ivrea, dal 1° dicembre 1922, dal qual giorno cesserà, pei Comuni stessi, la conservazione del catasto preesistente.

Il direttore generale del catasto e dei servizi tecnici di finanza e quello delle Imposte dirette sui redditi sono incaricati della esecuzione del presente decreto, da pubblicarsi nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Roma, 5 ottobre 1922.

Il ministro
BERTONE.

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER LA GUERRA

Visto il R. decreto-legge n. 2163 in data 24 novembre 1919;

Visto il R. decreto-legge n. 2360 in data 27 novembre 1919;

Visto il R. decreto-legge n. 819 in data 22 giugno 1920;

Considerata l'opportunità di disciplinare con disposizioni regolamentari la concessione e l'uso dei brevetti aeronautici;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

DECRETA:

Art. 1.

I brevetti che conferiscono l'abilitazione al disimpegno di speciali mansioni a bordo delle aeromobili, sono i seguenti:

a) brevetto di pilota di velivolo per turismo aereo (non valido per trasporti pubblici);

b) brevetto di pilota di velivolo per trasporti pubblici (di prima e di seconda classe);

c) brevetto di pilota di pallone libero;

d) brevetto di pilota di dirigibile (di prima, di seconda e di terza classe);

(1) Nella parola « Velivolo » sono compresi sia gli aeroplani che gli idrovolanti

e) brevetto di ufficiale di rotta di seconda classe (brevetto di piccola navigazione) e di prima classe (brevetto di grande navigazione);

f) brevetto di meccanico (motorista o radiotelegrafista) a bordo di aeromobili per trasporti pubblici

Art. 2.

Il brevetto di pilota di velivolo per turismo aereo dà diritto all'esecuzione di voli individuali senza trasporto di passeggeri.

Il brevetto di pilota di velivolo per trasporti pubblici dà diritto all'esecuzione di voli con trasporto di passeggeri, sia in forma turistica o privata (brevetto di 2ª classe), sia per l'esercizio di linee di pubblici trasporti (brevetto di 1ª classe).

Per conseguire il brevetto di pilota di velivolo per trasporti pubblici di seconda classe, bisogna aver conseguito il brevetto di pilota di turismo aereo da almeno sei mesi, avendo al proprio attivo nell'ultimo semestre almeno dieci ore di volo fuori dei campi di aviazione.

Per conseguenza, chiunque, essendo in possesso del brevetto di turismo aereo, aspiri a conseguire quello di trasporto pubblico, dovrà, ogni qualvolta compia dei *raids*, farsi rilasciare apposita dichiarazione, conforme all'annesso modello (Mod. A. C.-13 del Catalogo) dal comandante l'aeroporto di partenza. Tali dichiarazioni, controfirmate dal comandante l'aeroporto di arrivo, saranno annesse alla domanda di conseguimento del brevetto di pilota per trasporti pubblici, di cui al successivo art. 22.

Per conseguire il brevetto di pilota di velivolo per trasporti pubblici di prima classe, è necessario avere esercitato per almeno un anno le funzioni di pilota di seconda classe, avendo al proprio attivo, nell'ultima annata, almeno 25 ore di volo su campagna compiute in detta qualità.

Art. 3.

Nessuna linea di pubblico trasporto può essere esercita se non con piloti di prima classe. I velivoli con a bordo più di quattro persone debbono essere pilotati da piloti di prima classe, anche se il volo non abbia per iscopo l'esercizio di una linea di aerotrasporti.

Art. 4.

Il brevetto di pilota di pallone libero dà diritto ad eseguire ascensioni e viaggi con palloni liberi di qualsiasi cubatura, anche avendo a bordo passeggeri

Art. 5

Il brevetto di pilota di dirigibile dà diritto alla navigazione con dirigibili anche con trasporto di passeggeri.

Il titolare del brevetto di 2ª classe, può comandare dirigibili di cubatura inferiore ai 2[illegible].000 metri cubi.

Il titolare del brevetto di 3ª classe, può comandare dirigibili di cubatura inferiore ai [illegible]000 metri cubi.

Ogni pilota di dirigibile deve essere in possesso del brevetto di pilota di pallone libero.

Nei brevetti di pilota di dirigibile di 1ª e 2ª classe è implicato il brevetto di ufficiale di rotta di 1ª classe. In quello di dirigibile di 3ª classe è implicito il brevetto di ufficiale di rotta di 2ª classe. I possessori di uno qualsiasi dei brevetti di pilota di dirigibile debbono perciò aver superato tutte le prove inerenti al conseguimento del relativo brevetto di navigazione

Art 6.

Il brevetto di ufficiale di rotta è il riconoscimento della conseguita attitudine a seguire, rintracciare, dirigere la rotta che tiene o deve tenere una aeromobile, servendosi a tale scopo dei mezzi e delle cognizioni scientifiche e pratiche di navigazione.

Art. 7.

La presenza a bordo di un ufficiale di rotta di 2ª classe è obbligatoria in tutte le navigazioni con passeggeri, effettuate senza cambio del pilota ed il cui percorso di giorno superi su terra 300 chilometri e sul mare i 150 chilometri e di notte, sia su terreno che su mare, i 150 chilometri.

La navigazione lungo le coste (in vista della terra) è considerata come navigazione su terraferma.

Per viaggi, con passeggeri, senza cambio di pilota che superino di giorno i 500 chilometri su terra ed i 200 chilometri sul mare o si compiono di notte su percorso superiore ai 300 chilometri, è obbligatoria la presenza a bordo dell'aeromobile di un ufficiale di rotta di 1ª classe.

Per l'obbligatorietà, di cui ai precedenti capoversi, un viaggio aereo, allorchè supera le sopra cennate distanze chilometriche, ma viene compiuto con tappe successive, viene considerato come un unico viaggio, allorquando la tappa prevista non è uguale o superiore alle 24 ore.

Art. 8.

Il brevetto di meccanico (motorista o radiotelegrafista) a bordo di aeromobili adibite a pubblici trasporti è il riconoscimento dell'abilitazione e dell'attitudine a disimpegnare le funzioni di motorista e di radiotelegrafista a bordo di velivoli o dirigibili adibiti ai pubblici trasporti.

Art. 9.

Le condizioni minime da soddisfare per il conseguimento di uno qualsiasi dei brevetti contemplati nel precedente art. 1, le prove sia pratiche che teoriche, a cui i candidati dovranno essere sottoposti, sono contenute negli annessi programmi e condizioni per il conseguimento dei brevetti aeronautici (allegato 1).

Tali programmi potranno subire tutte le variazioni che saranno per essere consigliate dai progressi dell'aeronautica e dagli accordi internazionali.

Art. 10.

Nessuno potrà esercitare le mansioni di pilota (di velivolo, di pallone sferico, di dirigibile), di ufficiale di rotta o di meccanico a bordo di aeromobili adibite ai pubblici trasporti, senza avere preventivamente ottenuto il prescritto brevetto di abilitazione, il quale è rilasciato nei modi ed alle condizioni stabilite dal presente decreto.

Art. 11.

L'età minima richiesta per il disimpegno delle mansioni di pilota e di ufficiale di rotta nelle aeromobili adibite ai trasporti pubblici è di anni 21 (compiuti).

Per tutti gli altri brevetti tale limite è di anni 18 (compiuti).

Art. 12.

La competenza per la concessione di qualsiasi brevetto che conferisca l'abilitazione alla condotta di aeromobili spetta esclusivamente al Ministero della guerra (Comando superiore d'aeronautica).

Art. 13.

Chiunque intenda conseguire un brevetto di pilota di trasporto pubblico o di ufficiale di rotta e chiunque intenda esercitare le funzioni di meccanico (motorista o radiotelegrafista) a bordo di aeromobili adibite ai pubblici trasporti, dovrà preventivamente ed a proprie spese, sottoporsi alle prescritte visite mediche in uno dei Gabinetti psicofisiologici del Regno.

Per conseguire il brevetto di pilota di turismo aereo è sufficiente un certificato rilasciato da uno degli ospedali militari del Regno.

Le condizioni psicofisiologiche da raggiungersi sia per poter esercitare le funzioni di pilota o di meccanico a bordo delle aeromobili adibite ai pubblici trasporti, sia per conseguire il

brevetto di turismo aereo, sono fissate negli articoli seguenti, unitamente alle modalità per il rilascio dei relativi certificati.

Art. 14.

E' fatto obbligo a chiunque gestisca una scuola di pilotaggio aereo, di assicurarsi che i propri allievi, prima dell'inizio della istruzione, abbiano subito la visita medica, di cui al precedente articolo e siano in possesso dei relativi certificati di abilitazione rilasciati da un gabinetto psicofisiologico se trattasi di istruzione per conseguire il brevetto di pilota per trasporti pubblici od ufficiale di rotta; da un ospedale militare, se trattasi di istruzione per conseguire il brevetto di turismo aereo.

Art. 15.

La persistenza dei requisiti psicofisiologici necessari al disimpegno delle mansioni aeronautiche indicate nei precedenti articoli, dovrà essere controllata:

a) ogni sei mesi per i piloti di trasporto pubblico e per gli ufficiali di rotta;

b) ogni anno per i meccanici, i radiotelegrafisti ed i piloti di turismo aereo.

Tali visite di accertamento periodico potranno essere passate presso gli ospedali militari.

Il risultato di esse dovrà essere trascritto nel libretto di volo del pilota e dovrà figurare anche sulla tessera di brevetto di cui al successivo articolo 27, rilasciata al personale navigante.

Però ogni due anni, la visita periodica, per i piloti di trasporto pubblico e per gli ufficiali di rotta dovrà passarsi presso un Istituto psicofisiologico.

In caso di grave malattia o di grave accidente aeronautico, l'aeronauta dovrà essere visitato nuovamente dagli stessi Enti che sono incaricati delle visite iniziali (Istituto psicofisiologico, ospedali militari) e non potrà riprendere l'esercizio delle proprie mansioni, se non in seguito ad esito favorevole di tale visita.

Art. 16.

Per quanto riguarda gli accertamenti sanitari, quanto è prescritto per i piloti di trasporto pubblico vale anche per i piloti di dirigibile e di sferico.

Art 17.

Le visite mediche tanto per gli accertamenti iniziali, quanto per la revisione periodica dovranno constatare i requisiti di attitudine mentale e fisica del personale navigante.

Tali requisiti di attitudine, se trattasi di piloti per trasporto pubblico o di ufficiali di rotta, dovranno vagliarsi secondo i criteri contenuti nell' « elenco delle imperfezioni ed infermità che sono causa di inabilità al pilotaggio e limiti tra idoneità ed inabilità per i caratteri psicofisiologici » annesso al presente decreto (allegato 2).

Se trattasi invece di visita per brevetti di turismo aereo, le condizioni che gli ospedali militari dovranno accertare sono le seguenti: mancanza di precedenti ereditari, perfette condizioni degli apparati circolatorio, respiratorio, vestibolare e nervoso, vista ed udito normali.

Art. 18.

I candidati, le cui attitudini psicofisiologiche risultino rispondenti alle condizioni richieste, riceveranno, secondo i casi, un certificato conforme ad uno degli annessi modelli (Modelli A. C.-14 ed A. C.-15 del catalogo).

Art. 19.

Le visite sanitarie, sia presso un Istituto psico-fisiologico sia presso un ospedale militare, saranno passate dietro il pagamento di un corrispettivo, che sarà annualmente fissato per entrambi i casi dal Ministero della guerra (Direzione centrale di sanità militare).

Nelle visite periodiche le autorità sanitarie incaricate dovranno far risultare l'esito della visita in apposita annotazione sulla tessera di brevetto e sul libretto di volo.

Art. 20

Nessuno potrà gestire una scuola di pilotaggio aereo, se non sia stato autorizzato dal Ministero della guerra (Comando superiore d'aeronautica); il quale potrà concedere l'autorizzazione solo quando, esaminate tutte le condizioni tecniche e di fatto, nelle quali la scuola dovrà svolgersi, queste risulteranno tali da garantire il perfetto funzionamento della scuola stessa.

Art. 21.

Tutti i brevetti, di cui all'art. 1, sono rilasciati direttamente dal Ministero della guerra (Comando superiore di aeronautica - Divisione servizi civili). Le Commissioni esaminatrici, se trattasi di brevetto di turismo o di brevetto per trasporti pubblici di seconda classe, saranno composte dal comandante dell'aeroporto nella cui giurisdizione le prove hanno luogo e da due commissari designati dalla Federazione aeronautica nazionale italiana (Aero-club d'Italia): se trattasi invece di tutti gli altri brevetti saranno, di volta in volta, nominate dal Ministero della guerra (Comando superiore di aeronautica - Divisione servizi civili).

Art. 22.

Per poter conseguire un brevetto aeronautico, il candidato dovrà inoltrare al Ministero della guerra (Comando superiore di aeronautica - Divisione servizi civili), una domanda, redatta in carta bollata da lire due, nella quale dovrà specificare il genere di brevetto che egli intende conseguire, la scuola presso la quale ha svolto il periodo di istruzione e la località presso la quale preferisce subire le prove.

A tale domanda dovranno essere annessi:

a) certificato di nascita, debitamente legalizzato;

b) certificato penale, debitamente legalizzato;

c) certificato di buona condotta, legalizzato dalla competente autorità;

d) certificato di idoneità psicologica rilasciato dagli Enti di cui al precednte articolo 13;

e) dichiarazione del pilota istruttore, controfirmata dal dirigente la scuola, nella quale si attesta, sotto la personale responsabilità dei firmatari, che l'aspirante al brevetto trovasi in tutte le volute condizioni per subire le prove;

f) quattro fotografie di formato visita, senza cartoncino, firmate dal candidato;

g) dichiarazioni, di cui al penultimo comma del precedente articolo 2;

h) atto di assentimento del padre del candidato o di chi su di lui esercita la patria potestà nel caso esso sia minorenne.

I documenti di cui alle lettere b, c) e d) dovranno essere di data non anteriore a mesi tre dalla data della domanda.

Nel solo caso in cui il brevetto che si intende di conseguire su quello di pilota di velivolo per turismo aereo, o per trasporti pubblici di 2ª classe, la domanda, redatta e corredata secondo quanto dianzi si è detto, sarà indirizzata al comando dell'aeroporto nella cui giurisdizione il candidato intende di subire le prove. Tale Comando prenderà gli opportuni accordi con la Federazione aeronautica nazionale italiana (Aero-Club d'Italia) per la nomina dei due commissari sportivi.

Art. 23.

Tutte le prove pratiche di volo dovranno essere eseguite su apparecchio fornito dal candidato o dalla scuola presso cui questi è stato istruito.

Art. 24.

L'identità personale di coloro che si sottopongono alle prove

di brevetto dovrà essere rigorosamente accertata dalle commissioni esaminatrici.

Art. 25.

Ad esami ultimati, l'esito delle varie prove sarà fatto risultare in un verbale steso, secondo i casi, nelle forme degli annessi modelli A. C.-16 ed A. C.-17 del catalogo.

Tale verbale firmato dai tre commissari, sarà fatto pervenire al più presto al Ministero della guerra (Comando superiore di aeronautica - Divisione servizi civili) insieme con tutti i documenti relativi alla prova e specificati nei precedenti articoli.

Art. 26.

Affinchè siano valide ai fini sportivi nazionali ed internazionali, le tessere di brevetto di turismo aereo debbono essere vidimate dal presidente della Federazione aeronautica nazionale italiana (Aero-Club d'Italia).

Art. 27.

Ove il risultato delle prove sia stato favorevole, il Ministero della guerra Comando superiore d'aeronautica - Divisione servizi civili) rilascerà il relativo brevetto, conforme agli annessi modelli (A. C. 20 — A. C. 21 - A. C. 22 - A. C. 23 — A. C. 24 - A. C. 25 del catalogo).

Art. 28

Il rilascio dei brevetti di qualunque natura, è sottoposto al pagamento delle tasse stabilite dal R. decreto-legge n. 2163 in data 24 novembre 1919 (Allegato F., n. 67, e seguenti della tabella), in cui la voce I *a)* si riferisce ai brevetti di trasporto pubblico sia di 1ª che di 2ª classe; la voce I *b)* si riferisce ai brevetti di turismo aereo; le voci I *c)* ed I *d)* si riferiscono rispettivamente ai brevetti di piccola e di grande navigazione; le voci II *b)* II *c)* II *d)* si riferiscono rispettivamente ai brevetti di piloti di dirigibile di 3ª, di 2ª, di 1ª classe; la voce III si riferisce al brevetto di pallone libero; il n. 68 si riferisce al decreto di concessione dell'esercizio del volo sul territorio dello Stato, di cui all'art. 2 del R. decreto-legge n. 2360 in data 27 novembre 1919.

Art. 29.

Senza alcun pregiudizio dei diritti fiscali fissati nel presente regolamento, è data facoltà alla Federazione aeronautica nazionale italiana di riscuotere, per ogni brevetto di turismo aereo da essa vidimato, ed a titolo di rimborso di spese, un diritto fisso che sarà fissato annualmente dal Ministero della guerra (Comando superiore di aeronautica).

Art. 30.

Tutti i piloti provvisti di brevetto per trasporti pubblici (ivi compresi i piloti di dirigibile e di sferico) debbono essere muniti di un « libretto di volo » conforme all'annesso modello (A.C.-19 del catalogo), rilasciato a cura del Ministero della guerra (Comando superiore d'aeronautica - Divisione servizi civili) al prezzo di lire 10.

Di tali libretti saranno sempre emesse, per ogni pilota, due copie. Di esse una sarà sempre custodita dal Comando dell'aeroporto, nella cui giurisdizione il pilota risiede, l'altra dell'interessato.

Entrambi però, per quanto riguarda l'attività aerea del pilota, saranno sempre redatti per cura dei Comandi degli aeroporti e da essi, di volta in volta, controfirmati.

Le vidimazioni dei comandanti degli aeroporti fanno fede del mantenuto allenamento.

Il pilota che per qualsiasi motivo sia stato per sei mesi senza aver compiuto almeno un'ora di volo, perde il diritto all'esercizio della sua professione per trasporti pubblici. In tal caso sarà a lui ritirato il libretto e la tessera, a meno che egli non si sottoponga nuovamente alle prove di volo prescritte per il conseguimento del brevetto.

Per i piloti di dirigibile o di sferico il periodo di cui sopra è prolungato ad un anno e, per i piloti di sferico, la prova richiesta per la riconferma della propria abilità consisterà in una ascensione senza passeggeri nè istruttori a bordo.

Art. 31.

Sotto pena di nullità, sul libretto dei voli e sulle tessere di brevetto, non si possono fare cancellature, aggiunte od alterazioni di qualsiasi genere.

Ciò senza pregiudizio delle maggiori pene cui si potrà andare incontro.

Art 32.

Ogni tessera di brevetto o libretto di volo trovato in mano ad altri che non sia l'avente diritto sarà ritirato ed annullato, senza pregiudizio delle sanzioni che potranno essere prese tanto contro il detentore che contro il titolare.

Art. 33.

Tanto la tessera di brevetto che i libretti di volo debbono essere presentati ad ogni richiesta delle competenti autorità, come agli istituti psicofisiologici ed agli ospedali militari nell'occasione delle visite sanitarie.

Art. 34.

I libretti di volo seguono sempre il pilota a cui sono intestati, per cui in caso di cambiamento di residenza di questo, il comandante dell'aeroporto depositario della seconda copia del libretto la spedisce raccomandata al Comando dell'aeroporto nella cui giurisdizione il pilota si è trasferito.

In conseguenza di quanto procede, il pilota ha l'obbligo di denunciare il cambio di residenza sia al Comando dell'aeroporto nella cui giurisdizione si trovava in precedenza, sia a quello nella cui giurisdizione è passato.

Tale notifica dovrà essere fatta di persona o con lettera raccomandata.

Art. 35.

La validità dei brevetti di pilota per trasporti pubblici, di dirigibile e di sferico, dopo sei mesi od un anno, secondo i casi, dal suo rilascio, dovrà farsi constare con firma apposta dal comandante dell'aeroporto sull'apposita tessera.

Prima di controfirmare la tessera, il comandante dell'aeroporto dovrà prendere in esame il libretto di volo dell'interessato.

Art. 36.

Tutti i piloti provvisti di brevetto militare potranno, secondo i casi, ottenere il rilascio del brevetto di pilota di velivolo per trasporti pubblici, di 1ª o di 2ª classe, senza obbligo di sottostare ad alcuna prova, purchè soddisfino a tutte le condizioni richieste per il rilascio di detti brevetti e purchè essi non abbiano lasciato l'esercizio del volo da più di sei mesi, nel qual caso, pur avendo diritto al rilascio del brevetto di pilota di velivolo per trasporti pubblici, dovranno, prima di ottenerlo, assoggettarsi alle prove di volo prescritte per il conseguimento di esso.

Art. 37.

Tutti i piloti di dirigibili militari hanno diritto al brevetto di pilota di dirigibile di 3ª classe.

Tutti i piloti di dirigibili militari che hanno comandato dirigibili di cubatura superiore ai 10.000 metri cubi, hanno diritto al brevetto di pilota di prima classe.

Ove i piloti anzidetti abbiano però lasciato l'esercizio del volo da più di un anno, dovranno, per ottenere il brevetto rispettivamente a loro spettante, sottostare alle prove pratiche prescritte per il conseguimento del brevetto cui aspirano.

Art. 38.

Alla data del 30 settembre 1922 tutte le patenti provvisorie di

esercizio fin qui rilasciate si intenderanno nulle. Tali patenti, qualora i possessori soddisfino alle condizioni di mantenuto allenamento proscritte dal presente decreto saranno senz'altro sostituite dai regolari brevetti di pilota di velivoli per trasporti pubblici, rilasciati secondo le norme contenute nel presente regolamento.

Le prescrizioni contenute nel precedente art. 7, relativamente all'obbligatorietà de la presenza a bordo di ufficiali di rotta, andranno in vigore alla data del 1° gennaio 1923.

Art 39.

Senza alcun pregiudizio di quanto è prescritto all'art 2 del R. decreto-legge n. 2360 del 27 novembre 1919 (ossia che qualsiasi brevetto non è che il solo riconoscimento dell'abilità professionale e, per conseguenza, non è di per sè sufficiente a fornire ai possessori il diritto di volo sul territorio del Regno, per il che occorre speciale decreto del ministro della guerra) nessun possessore di un brevetto aeronautico potrà ottenere il decreto di cui sopra per l'esercizio effettivo del volo, sotto qualsiasi forma, se non avrà in precedenza ottenuto il *nulla osta* dall'autorità politica provinciale

Tale *nulla osta* dovrà apparire sulla stessa tessera di brevetto.

Art. 40.

I brevetti di pilota di velivolo, sia per turismo aereo che per trasporti pubblici, dànno l'abilitazione a pilotare solamente quegli apparecchi per i quali essi sono stati concessi.

Per acquistare il diritto a pilotare anche altri tipi di velivolo, il candidato dovrà sottoporsi, col velivolo al cui pilotaggio aspira, alle prove pratiche di volo prescritte per il conseguimento del brevetto.

Da quest'obbligo sono esclusi i piloti collaudatori delle Ditte costruttrici allorchè si tratta di provare e collaudare nuovi tipi di apparecchi.

Art. 41.

Ogni infrazione alle norme contenute nel presente decreto ove non costituisca reato punibile con pene maggiori, sarà punita con le pene previste dagli articoli 6 e 7 del R. decreto-legge n. 2360 in data 27 novembre 1919.

Art. 42.

L'accertamento delle contravvenzioni alle norme contenute nel presente decreto è demandato a tutte le autorità aeronautiche, ai comandanti di aeroporto, alle autorità politiche e di pubblica sicurezza ed ai loro delegati od agenti.

Art. 43.

Il presente decreto sarà presentato alla Corte dei conti per la registrazione.

Il ministro
P. LANZA DI SCALEA.

Allegato 1.

PROGRAMMI e condizioni per il conseguimento dei brevetti aeronautici — Annesso al decreto Ministeriale n. 114 in data 9 maggio 1922

Brevetto di pilota di velivolo per turismo aereo

—

Per conseguire il brevetto di pilota di velivolo per turismo aereo (non valido per i trasporti pubblici) il candidato dovrà superare le seguenti prove pratiche e dar prova di conoscere le condizioni speciali più ol re accennate:

1. Prove pratiche

In tutte le prove pratiche il pilota deve essere solo a bordo del velivolo

a) **Prova di altezza e di volo librato.** — Il candidato eseguirà un volo senza atterramento durante il quale dovrà rimanere per almeno un'ora ad un'altezza di almeno m. 2000 al di sopra del punto di partenza. La discesa sarà terminata con un volo librato a motori fermi da 1500 metri al di sopra del campo di atterramento. L'atterramento sarà effettuato senza rimettere in moto i motori ed il velivolo dovrà fermarsi ad una distanza minore di 150 metri dal punto fissato dagli esaminatori ufficiali;

b) Prove di abilità. — Il candidato eseguirà un volo senza atterramento attorno a due piloni o boe aeree, distanti 500 metri una dall'altra, e costituito da una serie di cinque circuiti in forma di otto, effettuati girando in senso opposto attorno ai due piloni o boe. Questo volo sarà fatto ad un'altezza di non oltre 200 metri sopra il livello del suolo (o dell'acqua), senza mai toccare la terra (o l'acqua). L'atterramento sarà effettuato:

1. Fermando definitivamente il motore o i motori al più tardi quando l'aeromobile tocca il suolo (o l'acqua).

2. Fermando definitivamente il velivolo ad una distanza minore di 50 metri da un punto fissato dal candidato prima di partire

2. Condizioni speciali:

Il candidato dovrà dar prova di possedere piena conoscenza dei regolamenti sui fanali e sulle segnalazioni, del Codice di circolazione aerea, del regolamento di circolazione aerea sugli aeroporti e nelle loro vicinanze, e delle norme relative alla legislazione aerea internazionale.

II.

Brevetto di pilota di velivolo, per trasporti pubblici di seconda classe

—

Per conseguire il brevetto di pilota di velivolo, per trasporti pubblici, di 2ª classe, il candidato dovrà superare le seguenti prove:

1. Prova di durata:

Eseguire un viaggio in volo su di un circuito chiuso di non meno di chilometri 250 e non più di 300.

Il viaggio dovrà comprendere un atterraggio intermedio e dovrà compiersi con lo stesso velivolo nel limite massimo di 8 ore.

Il candidato dovrà essere solo a bordo.

2 Esame teorico:

a) Velivoli, nozioni elementari sulla resistenza dell'aria e suoi effetti sulle 4 superfici in moto.

Funzionamento delle varie parti del velivolo.

Montamento e regolazione dei veicoli

b) Motori. — Nozioni generali sui motori a scoppio e sul funzionamento dei vari suoi organi. Messa a punto.

Cause di panne di un motore e modo di evitarle e rintracciarle.

c) Cognizioni speciali. — Regolamento sui fanali e segnalazioni. Norme di circolazione aerea. Lettura delle carte e preparazione di un viaggio in volo. Condotta di un viaggio aereo. Orientamento in volo.

Bussola, sue correzioni, suo impiego.

Deriva, sua misurazione e correzione.

Determinazione pratica del punto. Strumenti di navigazione

Nozioni elementari di meteorologia

III.

Brevetto di pilota di velivolo, per trasporti pubblici di 1ª classe

—

Per conseguire il brevetto di pilota di velivolo per trasporti

pubblici (patente di esercizio) il candidato dovrà superare le seguenti prove pratiche e teoriche:

1° Prove pratiche:

In tutte le prove pratiche il candidato dovrà essere solo a bordo del velivolo.

a) prova di volo librato. Essendo a m. 2000 su di un punto predesignato, spegnere il motore od i motori e, senza più riattaccarli, atterrare, fermandosi a meno di m. 300 da una linea fissata in antecedenza dagli esaminatori. L'ultimo tratto del volo librato dovrà essere normale o quasi a detta linea, che, allorquando l'apparecchio tocca terra (o acqua) dovrà trovarsi a poppavia dell'apparecchio stesso;

b) prova di durata. Consiste in un volo di almeno chilometri 300 sulla terra o sul mare, con ritorno finale al punto di partenza. Il volo sarà fatto sullo stesso velivolo in un limite di otto ore, compresi due atterramenti obbligatori, oltre quello al punto di partenza, durante i quali l'apparecchio deve fermarsi in campi fissati prima dagli esaminatori.

Al momento della partenza il candidato riceverà istruzioni sulla rotta da tenere e sarà munito della carta necessaria. Gli esaminatori decideranno se la rotta è stata seguita correttamente.

c) volo notturno. — Il candidato eseguirà un volo notturno di 30 minuti di durata all'altezza di almeno 500 metri. Il volo dovrà cominciare almeno due ore dopo il tramonto e finire almeno due ore prima del levar del sole

2° Esame teorico:

a) Velivoli. Nozioni teoriche delle leggi della resistenza dell'aria relative al suo effetto sulle superfici principali, sui piani di coda, sui timoni di direzione e quelli di profondità e sulle eliche. Funzioni delle varie parti del velivolo e dei loro comandi.

Montamento dei velivoli e delle loro diverse parti

Prove pratiche di regolazione.

b) Motori. — Nozioni generali sui motori a scoppio, e sulle funzioni dei vari organi, conoscenze generali sulla costruzione, sul montamento, sull'aggiustaggio, sulla regolazione e messa a punto e sulle caratteristiche dei motori d'aviazione.

Cause di cattivo funzionamento dei motori, cause di arresto.

Prove pratiche di riparazioni correnti

c) Cognizioni speciali. — Conoscenza del regolamento sui fanali e segnalazioni, del Codice di circolazione aerea in generale, del regolamento di circolazione aerea sugli aeroporti e nelle loro vicinanze.

Conoscenza pratica delle condizioni speciali del traffico aereo e della legislazione aerea internazionale.

Carte aeronautiche e loro lettura

Orientamento sia di giorno che di notte

Bussola, sue correzioni, suo impiego

Tracciamento di una rotta. Norme generali di navigazione.

Deriva, sue correzioni, angolo di pilotaggio.

Determinazione pratica del punto. Strumenti di navigazione.

Metereologia elementare specialmente per ciò che ha tratto col regime dei venti, delle nebbie, delle pioggie e dei temporali.

IV.

Brevetto di pilota di pallone libero (sferico)

Per conseguire il brevetto di pilota di pallone libero (sferico) il candidato dovrà superare le seguenti prove:

1. Prove pratiche:

Il candidato deve aver compiuto le seguenti ascensioni:

a) di giorno, tre ascenzioni d'istruzione;

Un'ascensione diretta dallo stesso candidato sotto la sorveglianza di un istruttore

Un'ascensione essendo solo a bordo

b) di notte. Un'ascensione essendo solo a bordo.

Ogni ascensione deve avere la durata di almeno due ore.

2. Esame teorico:

Leggi elementari di aerostatica e di metereologia.

3. Cognizioni speciali:

Nozioni generali del pallone e dei suoi accessori; gonfiamento; regolazione; condotta d'un'ascensione; precauzioni da prendere contro il freddo ed alle alte quote.

Il resto come per i piloti per trasporto pubblico.

V.

Brevetto di pilota di dirigibile di 3ª classe

Per conseguire il brevetto di pilota di dirigibile di 3ª classe, il candidato dovrà superare le seguenti prove:

1. Prove pratiche:

a) il candidato deve aver compiuto venti ascensioni convalidate (tre delle quali notturne) in dirigibile, ogni ascensione essendo stata di almeno un'ora di durata. Durante quattro almeno di queste ascensioni il candidato deve aver manovrato il dirigibile egli stesso, sotto la sorveglianza del comandante, compresa la partenza e l'atterramento;

b) il candidato effettuerà inoltre un viaggio di almeno 100 chilometri con itinerario prestabilito, e terminante con un atterramento notturno. Un ispettore debitamente delegato dovrà essere a bordo.

2. Esame teorico:

Aerostatica e metereologia. (Densità dei gas, leggi di Mariotte e Gay-Lussac; pressione barometrica; principio di Archimede; compressione dei gas; interpretazione e uso delle carte, delle informazioni e dei diagrammi meteorologici).

Proprietà fisiche e chimiche dei gas leggeri e dei materiali nella costruzione dei dirigibili.

Teoria generale dei dirigibili

Proprietà dinamiche dei corpi in moto nell'aria

3. Cognizioni generali:

Nozioni elementari dei motori a scoppio.

Nozioni elementari di navigazione; impiego della bussola; determinazione pratica del punto.

Gonfiamento; pesata; regolazione, manovra; comandi ed istrumenti.

VI.

Brevettto di pilota di dirigibile di 2ª classe

Per il conseguimento del brevetto di pilota di dirigibile di 2ª classe, sono richiesti i seguenti requisiti:

1. Prove pratiche:

Ogni candidato al brevetto di 2ª classe deve avere il brevetto di 3ª classe e deve avere fatto almeno 4 mesi di servizio come pilota di 3ª classe a bordo di un dirigibile; deve pure aver compiuto almeno 10 ascensioni come pilota di 3ª classe su di un dirigibile di cubatura superiore ai 6000 metri cubi, durante le quali avrà manovrato il dirigibile, compresa la partenza e l'atterramento, sotto la sorveglianza del comandante.

2. Esame teorico:

Nozioni complete degli argomenti riportati nel programma per il brevetto di 3ª classe.

VII

Brevetto di pilota di dirigibile di 1ª classe

Per il conseguimento del brevetto di pilota di dirigibili di 1ª classe, sono richiesti i seguenti requisiti:

1. Prove pratiche:

Ogni candidato al brevetto di 1ª classe deve avere il brevetto di 2ª classe, e aver fatto almeno 2 mesi di servizio attivo quale

pilota di 2ª classe a bordo di un dirigibile, e deve aver compiuto almeno 5 ascensioni come pilota di 2ª classe di un dirigibile di cubatura superiore ai 2.000 metri cubi, durante le quali avrà manovrato egli stesso il dirigibile, compresa la partenza e l'atterramento, sotto la sorveglianza del comandante. Ogni ascensione avrà avuto la durata di almeno un'ora, con un minimo di 15 ore per le cinque ascensioni complessivamente.

2° Esame teorico:

Lo stesso richiesto per il brevetto di 2ª classe.

VIII.

Brevetto di ufficiale di rotta di 2ª classe (Brevetto di piccola navigazione)

—

Per conseguire il brevetto di piccola navigazione, il candidato dovrà avere al suo attivo almeno 50 ore di navigazione aerea. Egli dovrà inoltre, subire e superare un esame pratico e teorico sui seguenti argomenti:

1° Esame teorico:

a) Navigazione — La terra ed i suoi movimenti — La sfera celeste — Moto apparente delle stelle — Movimenti dei pianeti e dei satelliti — Le varie costellazioni e loro principali stelle.

Coordinate geografiche — Poli — Equatore — Paralleli — Eclitica — Meridiani — Latitudine — Longitudine.

Carte geografiche e topografiche — Principali proiezioni — Principali problemi relativi alle carte.

Tracciamento di una rotta e preparazione della carta per seguire un determinato itinerario — Discussione dei vari elementi da prendere in considerazione.

Modo di seguire materialmente una rotta — Velocità propria e velocità relativa di un aeromobile — Dirigibilità — Deriva — Angolo di pilotaggio.

Magnetismo terrestre — Declinazione — Carte isogoniche — Azione del ferro di bordo — Deviazione — Variazione — Compensazione pratica di una bussola di bordo e costruzione di un diagramma o di una tavola di correzione.

Rotta vera — Rotta magnetica — Rotta nave.

Navigazione stimata — Punto stimato — Azione del vento — Triangolo di velocità — Metodi e strumenti per la ricerca dell'angolo di pilotaggio — Errori della navigazione stimata — Lossodromia — Navigazione osservata — Utilizzazione dei punti di riferimento a terra — Misura della velocità relativa — Utilizzazione dei punti celesti (il sole, le stelle) — L'azimut e l'altezza di un astro — Utilizzazione di un planisfero girevole.

b) Nozioni di meteorologia I fenomeni meteorologici e loro cause — la temperatura, l'umidità, la pressione — Cicloni ed anticicloni. il vento e sue cause — Venti normali. venti periodici, venti di gradiente, venti locali — Le brezze — Misure della velocità del vento.

Le nubi — Loro formazione e loro classifica — Altezza e movimento delle nubi — Il vento dentro e sopra le nuvole — Le nubi nella previsione del tempo.

Elettricità atmosferica — Scariche atmosferiche — Pericoli relativi alla navigazione aerea e mezzo di evitarli.

I temporali — I groppi — Trombe — Colpi di vento — Le precipitazioni — Le nebbie

Principii generali di previsione del tempo — Previsione delle nebbia, delle precipitazioni, del vento.

c) Regolamentazione aerea. — Leggi e regolamenti sulla navigazione aerea in Italia ed all'estero.

Conoscenza dell'alfabeto Morse.

2° Prove pratiche:

a) compensazione e regolazione di una bussola;

b) preparazione sulla carta ed esecuzione di un viaggio di almeno 150 chilometri con la sola bussola a bordo, e conoscenza del vento alle varie quote, prima della partenza.

IX.

Brevetto di ufficiale di rotta di 1ª classe (brevetto di grande navigazione)

—

Per conseguire il brevetto di grande navigazione il candidato dovrà avere al proprio attivo almeno 50 ore di navigazione aerea e dovrà superare un esame pratico e teorico sui seguenti argomenti:

1° Esame teorico:

a) Astronomia nautica. — Movimenti veri ed apparecchi dei corpi celesti — Differenti aspetti della sfera celeste. Leggi di Keplero Newton.

Sistema solare — Pianeti — Comete — Satelliti — Moti apparenti dei pianeti — Pianeti interni ed esterni — Fasi dei pianeti e dei satelliti — Eclissi.

Movimenti della terra e loro prova — Nozioni di cosmografia e di fisica planetaria.

Sfera celeste — Orizzonti — Circoli verticali — Circoli di declinazione ed almicantarati — Colori — Asse e poli del mondo

Stelle fisse — Costellazioni — Nozioni di fisica stellare — Struttura e grandezza dell'universo — Natura e leggi del moto diurno apparente delle stelle.

Coordinate di un astro rispetto all'orizzonte — Coordinate di un astro rispetto all'equatore celeste ed all'ecclittica — Primo verticale — Declinazione ed angolo orario.

Latitudine geografica — Sfera obliqua, retta e parallela — Ecclittica, suo asse e suoi poli — Ascensione retta di un astro

Zodiaco. Movimento e orbita apparente del sole — Stagioni — Precessione e retrogradazione degli equinozi — Anno sidereo ed anno tropico — Misura del tempo — Giorno solare e giorno sidereo — Sole medio — Equazione del tempo — Conversione del tempo sidereo in tempo vero e tempo medio e viceversa — Tempo civile e tempo astronomico — Il calendario — Conversione degli archi in tempo e del tempo in archi.

Effemeridi dei naviganti e loro uso. Riduzione dell'ora di un astro qualunque in ora media — Parallase e semidiametro del sole e della luna e dei pianeti — Teoremi relativi.]

Leggi sulla doppia riflessione — Varie specie di sestanti e loro regolazione — Misura di altezza di un astro sull'orizzonte del mare, o su orizzonti artificiali — Correzioni da introdursi nel calcolo delle altezze.

Triangolo di posizione e problemi fondamentali di astronomia ferica.

Il cronometro — Sue correzioni e problemi relativi alla misura del tempo.

Calcolo della latitudine e della longitudine con un rilievo solare o stellare e col cronometro — Circoli e rette di altezza — Grafici per il rilievo del punto — Abachi meccanici più noti.

b) Navigazione. — Carte terrestri e carte marine; loro lettera. Problemi relativi alle carte.

Bussola — Meridiano magnetico — Declinazione — Inclinazione.

Rotte — Determinazione dell'angolo di bussola e sue correzioni.

Compensazione delle bussole (teoriche e pratiche).

Calcolo dell'azimut.

Navigazione stimata, misura della velocità relativa — Deriva ed angolo di pilotaggio — Tavole di correzione.

Navigazione ortodromica e lossodromica.

Strumenti di navigazione aeree.

Problemi vari relativi alla navigazione

c) Metereologia. — L'aria — Sua composizione — Estensione dell'atmosfera e sue suddivisioni — Temperatura dell'aria — La

Fu nazione solare — Processi di riscaldamento della terra e della atmosfera, variazione della temperatura con l'altezza — Gradiente termico — Distribuzione della temperatura — Carte isotermiche — Misura della temperatura — Termometri e termografi — Psicrometri.

Il vapore d'acqua — Sua tensione e distribuzione nell'atmosfera — Umidità assoluta ed umidità relativa — Igrometria — Igroscopi — Igrometri — Igrografi.

La pressione atmosferica — Esperienza di Torricelli — Variazione della pressione e della densità con l'altezza — Distribuzione della pressione sulla superficie terrestre — Riduzione della pressione sul livello del mare — Isobare e carte isobariche — Misura della pressione — Il barometro e sue varie specie — Il barografo e l'altimetro — Il meteorografo.

Il vento — Variazioni del vento — Direzione velocità e pressione del vento — Il vento al suolo ed alle alte quote — Variazioni del vento con l'altezza — Il vento sul terreno montuoso — Misura della velocità e direzione del vento — Anemoscopi — Anemometri — Anemografi — Cinanemografi.

Le nebbie, le nubi e loro costituzione — Visibilità — Precipitazioni atmosferiche — Nebulosità — Classificazione delle nubi — Direzione, altezza e spessore delle nubi — Formazione e dissoluzione delle stesse — I movimenti dell'aria dentro e sopra le nubi.

Esame e spiegazione dei diagrammi termografici, barometrici ed igrometrici — Variazioni diurne della temperatura e della pressione e della umidità.

Cicloni ed anticicloni — Gradiente barometrico e legge di Buys-Ballot — Circolazione atmosferica teorica e reale — Venti di gradiente e venti locali — Le brezze di terra e di mare di valle e di monte. Venti regolari e venti periodici — Forze che agiscono sull'aria in moto — Azione della rotazione terrestre — Modifiche della situazione isobarica con l'altezza — Attrito — Tipi isobarici semplici — Traiettoria dei cicloni in Europa e sul Bacino del Mediterraneo — Configurazioni speciali dei vari tipi isobarici interessanti l'Italia — La distribuzione della pressione ed il tempo.

Conturbazioni temporalesche — Temporali — Groppi — Trombe — Il colpo di vento.

Elettricità atmosferica — Potenziali e superfici equipotenziali nell'atmosfera — Le scariche elettriche atmosferiche — Pericoli per la navigazione aerea e modo di evitarli.

Previsione generale e previsione locale — Continuità e persistenza dei fenomeni relativi al tempo — Principî ed operazioni inerenti alle previsioni.

Le osservazioni locali ed il tempo — Caratteri dei vari tipi di tempo — Previsioni del vento, delle nubi, delle nebbie, delle precipitazioni, dei temporali.

d) Radiotelegrafia e radiogoniometria. — Nozioni generali di elettricità e magnetismo — Elettrostatica — Carica elettrica — Pressione elettrica — Capacità — Condensatori — Scarica — I dialettrici sede del fenomeno elettrico — Corrente dialettrica.

Corrente elettrica — Corrente continua ed alternata — Unità elettriche — Generatori elettrici — Pile — Dinamo — Alternatori — Accumulatori — Induzione elettrodinamica — Autoinduzione — Flussi di forza — Trasformatori — Interruttori — Rocchetti Ruhmkorff — Motori elettrici — Lampade elettriche ad incandescenza, suonerie elettriche, telegrafo Morse, telefono, microfoni — Correnti ad alta frequenza — Circuiti oscillanti, onde Herziane e loro propagazione — Lunghezza d'onda — Diffrazione — Onde persistenti ed onde smorzate.

Telegrafia senza fili — Circuiti di trasmissione e di ricezione — Dispositivi più comuni — Risonanza — Sintonia — Dedector — Ricevitori a cristallo ed a valvola — Amplificatori.

Radiogoniometria — Proprietà di un quadro orientabile — Circuiti a 90° — Metodo del massimo e minimo — Errori — Applicazioni alla navigazione aerea.

e) Legislazione aeronautica. — Norme, leggi, disposizioni sulla navigazione aerea in Italia — Regolamenti internazionali sulla navigazione aerea e marittima — Legislazione aerea internazionale — Conoscenza dell'alfabeto Morse.

2° Esame pratico:

1° Il candidato eseguirà una correzione completa di bussola.

2° Il candidato dovrà compiere un viaggio di giorno di almeno 300 chilometri, comprendendo almeno due cambiamenti di rotta. Il candidato preparerà da sè tutti i dati e le carte relative al viaggio, il quale dovrà effettuarsi per una metà, servendosi della sola carta di rotta e per l'altra metà servendosi della sola bussola.

Il viaggio dovrà compiersi su punti controllati.

Nota. — Negli esami sia per il conseguimento del brevetto di piccola navigazione che per quello di grande navigazione, per ciascuna prova sarà assegnato al candidato un punto di merito da uno a venti da ciascun componente la Commissione esaminatrice. La classifica sarà data dalla media dei punti. Occorrerà conseguire almeno 14 punti per poter ottenere il brevetto.

X.

Brevetto di meccanico per il servizio a bordo delle aeromobili

1° Motorista.

Esame pratico. — Montaggio e rimontaggio e messa a punto di un motore — Ricerche delle cause di una panne — Riparazione di un magnete — Regolaggio della cellula di un apparecchio e degli organi di comando.

Esame teorico. — Elementi di aeronautica — Teoria generale del motore a scoppio — Alimentazione — Distribuzione — Accensione — Teoria sui magneti e loro funzionamento — Il carburatore — Descrizione dei motori d'aviazione più in uso — Principali cause di cattivo funzionamento dei motori e modo di prevenirle o rintracciarle — Manutenzione dei motori e degli apparecchi in hangar e all'aperto — Modo di sistemare un apparecchio all'aperto.

Il candidato dovrà, in un tempo determinato, effettuare un capolavoro (di aggiustaggio o di tornio, a seconda della specialità del candidato).

2° Radiotelegrafista.

Il brevetto di radiotelegrafista per il servizio a bordo delle aeromobili, potrà essere concesso senza ulteriori esami a chi sia già provvisto del brevetto internazionale di radiotelegrafista rilasciato dalla scuola semaforisti e radiotelegrafisti della R. marina, che ha sede al Varignano (Spezia).

Gli aspiranti che siano sprovvisti del titolo suddetto, dovranno sottoporsi ad un esame, il quale comprenderà:

1° una prova scritta di coltura professionale, nella quale il candidato dovrà svolgere, senza il concorso di alcun libro, un tema proposto dalla Commissione esaminatrice, e vertente sui seguenti argomenti:

a) descrizione particolareggiata dei principali apparati radiotelegrafici impiegati a bordo delle aeromobili ed esposizione dei principî scientifici e dei fenomeni fisici sui quali si basa il funzionamento dei detti apparecchi;

b) valvole ioniche e loro applicazione;

c) schemi di circuiti;

d) accumulatori, dinamo, alternatori, loro uso in radiotelegrafia.

2° una prova scritta di cultura generale;

3° una prova orale di cultura professionale sui seguenti argomenti:

a) radiotelegrafia, radiotelefonia, radiogoniometria, principî scientifici sui quali si basano.

b) generatori elettrici;

c) convenzioni internazionali in vigore per la radiotelegrafia;

d) legislazione aerea internazionale;

4° una prova pratica sulla trasmissione e ricezione radiotelegrafica.

I titolari di un brevetto di meccanico (motorista o radiotelegrafista) rilasciati dalla competente autorità militare avranno diritto al brevetto di meccanico a bordo di aeromobili adibite ai pubblici trasporti.

Avvertenza.

Tutte le prove pratiche per il conseguimento di un qualsiasi brevetto, saranno eseguite entro il periodo massimo di un mese e seguiranno quelle teoriche.

Possono essere eseguite in qualsiasi ordine e ognuna può esser ripetuta una seconda volta.

I verbali ufficiali menzioneranno i vari incidenti sopravvenuti, specialmente negli atterramenti.

In tutte le prove pratiche sarà portato a bordo un barografo e la cartina firmata dagli esaminatori sarà allegata al loro verbale.

Allegato 2.

ELENCO delle imperfezioni e infermità che sono causa di inabilità al pilotaggio e limiti tra idoneità e inabilità per i caratteri psico-fisiologici (1). Annesso al decreto Ministeriale n. 114 in data 9 maggio 1922.

Classe I

1. Forme nervose e psicopatiche di tipo nettamente familiare nel gentilizio.
2. Forme psichiatriche di qualunque specie, anche guarite.
3. Nevrastenia recidivante, forme convulsive.
4. Alcoolismo.
5. Pregresse fratture del cranio.
6. Deficienza del campo morale

Classe II.

Imperfezioni e infermità costituzionali che possono avere sede nei vari tessuti e sistemi anatomici

—

7. Deperimento organico.
8. Obesità, quando il perimetro addominale superi quello toracico.
9. Oligoemia.
10. Infantilismo
11. Ipogenitalismo.
12. Ipertiroidismo, ipotiroidismo ed altre deficienze endocrine.
13. Manifestazioni sifilitiche in atto.
14. Eczemi e malattie infiammatorie e pruriginose della pelle, allo stato cronico o subacuto.
15. Poliadenopatie idiopatiche e secondarie
16. Ipotonia muscolare notevole e ipotrofia muscolare.
17. Cicatrici aderenti, quando possono disturbare la funzione del pilotaggio e cicatrici dolenti.

Classe III

Imperfezione e infermità dell'apparecchio respiratorio

—

18. Deformità toracica forte.
19. Postumi di lesione pleuro-polmonare e di costotomia.
20. Malattie bronchiali, polmonari e pleuriche subacute e croniche.
21. Diminuita capacità respiratoria, con capacità vitale inferiore a 2750 cmc e aria respiratoria inferiore a 530 cmc. (a).

Classe IV.

Imperfezioni e infermità dell'apparecchio cardio-vascolare

—

22. Soffi anemici.
23. Ptosi e dilatazioni del cuore.
24. Aritmie anche transitorie, escluse quelle respiratorie
25. Frequenza del polso superiore a 100, per minuto, e persistente nel riposo durante la tranquillità (b)
26. Pressione arteriosa superiore a quella che corrisponde a 165 mm. col Riva-Rocci, o 165 mm. quando coesistono anche lievi disturbi funzionali, e pressione inferiore a quella corrispondente a 105 mm. col Riva-Rocci (c).
27. Varici e varicocele.
28. Emorroidi, quando possono ostacolare la posizione seduta o siano causa di frequenti emorragie.

Classe V.

Imperfezioni e infermità della parete addominale e degli organi addominali e urogenitali

—

29. Ipotonia dei muscoli addominali e ptosi viscerale.
30. Tumore di milza e di fegato. Calcolosi epatica
31. Ectasia gastrica rilevante e gastropatie croniche.
32. Ernie tutte, ad eccezione di quelle allo stato di punta.
33. Idrocele voluminoso, anche se non comunicante.
34. Rene mobile.
35. Calcolosi renale.
36. Albuminuria persistente, cilindruria (3).
37. Enuresi anche non in forma di stillicidio.
38. Orchite, cistite, e prostatite croniche.

Classe VI.

Imperfezioni, infermità e anomalie del sistema nervoso

—

39. Tutte la malattie nervose organiche e funzionali.
40. Coesistenza di numerosi sintomi anormali del sistema nervoso (alterazioni dei riflessi, dermografismo, ipoestesia, ecc.).

Classe VII.

Imperfezioni e infermità degli organi di moto

—

41. Anchilosi o limitazione della funzionalità di una delle principali articolazioni.
42. Grave limitazione della funzionalità di una delle prime tre dita di una mano.
43. Diminuzione notevole della forza di un arto.
44. Accorciamento di un arto di oltre 3 centimetri.

Classe VIII.

Imperfezioni e infermità dell'occhio

—

45. Tutte le malattie organiche dell'occhio e degli annessi, che compromettono l'integrità dell'organo o la funzione visiva.
46. Visus inferiore all'unità in ambo gli occhi, o inferiore a 0,8 in un occhio, senza correzione di lenti.
47. Senso luminoso inferiore al normale (4).
48. Limitazione concentrica o parziale del campo visivo, e limitazione del campo di sguardo.
49. Capacità di accomodazione, che non permetta di leggere a 12 centimetri la seconda carattere delle tabelle Wecher Masselon

50. Tutti i gradi di anomalia nella percezione dei colori.
51. Deficenza della funzione stereoscopica (*d*)

Classe IX

Imperfezioni e infermità dell'orecchio, naso e gola

—

52. Tutte le malattie organiche dell'orecchio, che compromettono l'integrità dell'organo e la funzione auditiva.
53 Retrazioni timpaniche con stenosi tubarica Perforazione timpanica permanente.
54. Acuità uditiva inferiore a percezione a 5 metri per voce afona, fonemi bassi; 9 metri per voce afona, fonemi alti e medi; 1 metro per l'orologio campione (*g*).
55. Malattie organiche e notevoli alterazioni anatomiche del naso.
56. Diminuzione notevole della pervietà nasale (*h*).
57. Tipo adenoideo di alto grado.
58. Alterazioni notevoli e malattie organiche della faringe.
59. Ipertrofia tonsillare, con infezione cronica delle cripte, o facilmente recidivante.
60. Alterazioni anatomiche e malattie organiche del laringe.
61. Sospetto di tubercolosi laringea
62. Postumi di tracheotomia.

Classe X.

Alterazioni funzionali dell'apparato vestibolare

—

63. Nistagmo abituale spontaneo di alto grado in posizione di riposo.
64. Fenomeni di intolleranza alla rotazione (pallore, sudore, vertigini ecc.) e all'eccitamento termico e galvanico del labirinto abbassamento della soglia di eccitamento galvanico (*i*).
65. Marcati disturbi nella deambulazione, nella indicazione e nella stazione eretta ad occhi chiusi, dopo la rotazione (fenomeno di Romberg) (*l*).

Classe XI.

Deficienze psichiche e fisiologiche (5)

—

66. Irregolarità del senso muscolare (*m*).
67. Emotività eccessiva (*n*).
68. Deficienze nel senso statico (Errori nell'apprezzamento della posizione del corpo, superiori a 3° nella posizione a 0°, di 5° nella inclinazione a 20°; e nell'apprezzamento della verticalità superiore a 5° (*o*).
69. Lunghezza eccessiva dei tempi di reazione semplice (visiva superiore a 0'' 200, e acustica superiore a 0'' 170 o deviazione normale superiore a 0'' 030) (*p*).
70. Lunghezza eccessiva dei tempi di reazione discriminativa o di scelta (media superiore a 0'' 5. Deviazione normale superiore a 0'' 60 e numero degli errori nella discriminazione superiore a 5 0,0 (6).
71. Attenzione deficiente (*q*).
72. Deficienza di appercezione per rapidità ed estensione.

Classe XII.

Anomalie di resistenza alla variazione della pressione barometrica (7)

—

73. Insufficienza tubarica.
74. Alterazioni respiratorie e circolatorie
75. Alterazioni nervose e generali
76. Tutte le altre malattie e imperfezioni elencate nell'allegato *A* del D. L. n 1156 del 22 luglio 1917.

Allegato 3.

ELENCO delle imperfezioni e infermità che sono causa di inabilità come operaio a bordo di velivoli adibiti ai pubblici trasporti.

1. Tutte le imperfezioni e infermità specificate nelle classi I, II, III, IV, V, VI, VII del 1° elenco; quelle della classe IX, ma con criteri più larghi nella determinazione dell'acuità uditiva, quelle delle classi X e XII.

Tutte le alterazioni che possono menomare la potenzialità lavorativa

Allegato 4.

ELENCO delle imperfezioni e infermità che sono causa di inabilità come aerostiere.

Tutte le imperfezioni e infermità contenute all'elenco per i candidati piloti, ad eccezione del n 46, classe VIII, che deve essere così modificato:

« Visus inferiore all'unità in ambo gli occhi, o inferiore o 0,8 in un occhio, con correzione di lenti ».

E ad eccezione dei nn. 66 e 67, classe XI, di cui non si terrà conto

AVVERTENZE.

1. Nel giudizio sui candidati all'aviazione sarà tenuto conto non solo dei singoli esami, ma anche del complesso delle prove a cui ciascuno è sottoposto, per modo che risulti in modo chiaro se la personalità psicofisiologica del candidato è tale da dare affidamento che questi possa diventare un buon aviatore. Si dovrà anche tener presente se qualche lieve deficienza riscontrata in uno o nell'altro campo non possa essere compensata da altre qualità eccellenti possedute dal candidato. È inteso che per alcuni esami fondamentali non si può ammettere alcun compenso. D'altro canto nel giudizio complessivo, che il direttore dell'ufficio è tenuto ad esprimere in base ai singoli esami, egli dovrà dichiarare inabili quegli individui i quali risultino appena sufficienti in più esami. Dal comportamento psico-fisiologico e dal contegno del candidato dovrà anche risultare che questi possiede le qualità volitive ed inibitrici necessarie al volo.

2. Nella raccolta dei dati anamnestici si dovrà usare la massima diligenza, e questa sarà corredata da informazioni assunte dal corpo di provenienza, per mezzo dell'Arma RR. carabinieri e per opera delle autorità sanitarie del luogo di abituale dimora e di origine, in base ed un apposito questionario.

3. Se l'albuminuria consiste solo in tracce, si riesaminerà l'orina nei giorni successivi; se l'albumina scompare si esaminerà ancora il sedimento, previa centrifugazione.

4. Il senso luminoso sarà esaminato ad occhio accomodato al buio.

5. Negli esami psicometrici bisogna tener conto di un eventuale stato di stanchezza del soggetto, per il viaggio, per gli esami precedenti, ecc. Perciò generalmente non saranno eseguiti nel primo giorno di presentazione del candidato all'ufficio, ma in uno dei giorni successivi. Gli esami psicometrici non saranno mai eseguiti l'uno dopo l'altro, senza intervallo, ma si lascerà un congruo riposo fra una prova e l'altra. In caso di esito negativo, quando questo non sia assolutamente schiacciante, la prova potrà essere ripetuta in un altro giorno

6. I tempi di scelta saranno misurati in base alla reazione dei muscoli dell'avambraccio più in uso, saranno determinati mediante 5 stimoli luminosi disposti a croce. i 4 stimoli periferici indicano la direzione del movimento da imprimere ad un'asta verticale, verso quattro punti disposti su due assi ortogonali: lo stimolo centrale non dovrà essere seguito da alcun movimento.

Si prenderanno 12 tempi per ciascuno dei due comandi e si terrà conto di 10 tempi per comando. Il calcolo dei valori si farà come per i tempi di reazione.

Si determinerà una depressione di 354 mm. di Hg. in 25', rinnovando l'aria in ragione di 500 cmc. per minuto e per persona. Permanenza a detta depressione (5000 m.) per 5'; ritorno alla pressione normale in 15'. Il soggetto sarà avvertito di deglutire nel ritorno alla pressione normale. Si osserveranno le membrane del timpano dopo l'esperimento. Si determinerà il numero dei battiti cardiaci, del respiro nei vari momenti dell'esperimento e si osserverà il comportamento generale.

Allegato 5.

Notizie sui metodi da usarsi nelle indagini fisiologiche.

a) La spirometria sarà determinata con un apparecchio di minima resistenza (Spirometro di Hutchinson o sue modificazioni o contatore di gas) e si prenderà la media di 10 determinazioni. Si avrà cura di sterilizzare l'imboccatura dello spirometro per ogni individuo.

b) Si terrà il soggetto disteso per un'ora; si ripeterà l'esame a distanza di qualche giorno: in tal caso, il soggetto non dovrà essere avvertito che procederà a nuova visita del cuore, ma dovrà essere inviato per subire un esame diverso: per esempio, degli occhi.

c) La pressione del sangue sarà determinata collo sfigmomanometro di Riva-Rocci. Nei casi dubbi, si esaminerà il candidato ripetutamente e si controlleranno i dati con l'oscillometro di Pachon o apparecchio similare.

d) Sarà esaminato con uno stereoscopio a tavole di Hepp.

e) Si determinerà con le tavole di Nagel, con le lane di Holmgren e, nei casi dubbi, con metodi strumentali, tra cui quello dei colori di contrasto di Maggiora e con la miscela dei colori spettrali confrontati con un colore puro.

f) La esistenza della stenosi tubarica sarà determinata con la campana pneumatica.

g) La scala acumetrica da usarsi per la voce afona di media intensità, nel silenzio relativo del giorno, sarà la seguente: per i fenomeni bassi, le parole: topo, cuoco, fuoco, uno, uomo, duro, mulo. Per i fenomeni medii e alti giostra, tre, tutti, tappeto, finestra, minestra, catene, balena, capanna, latte, orso, strada, sessanta, stella, sasso, ieri, sei.

A queste parole dovranno essere intercalate parole indifferenti.

h) Si determinerà nei casi dubbi mediante il metodo grafico, registrando le variazioni di pressione nel rinofaringe, durante la respirazione e a bocca chiusa: variazioni che non dovranno essere superiori a 1 cm. di acqua. Badare alla perfetta sterilizzazione della sonda;

i) La rotazione sarà fatta: 1° nell'individuo seduto a tronco e testa eretta, intorno ad un asse verticale che passi per la linea traversa biauricolare: 10 giri in 20", prima in un senso e poi nell'altro; 2° nell'individuo a troncoflesso in avanti, a testa piegata di 90 a. sulla verticale: 5 giri in 10" nei due sensi.

Nella prima prova si terrà conto della durata del post-nistagmo (senza che però questo abbia un valore tassativo) e sopra tutto dei fenomeni secondari; nella seconda prova, in cui i fenomeni secondari sono più marcati e più durevoli, si terrà conto anche della caduta e del tempo occorrente per la sua correzione.

Per l'eccitamento galvanico si useranno elettrodi impolarizzabili di un cm. di superficie, applicati subito al disopra dell'articolazione mandibolare dei due lati, dopo aver bene inumidita la pelle e usando una corrente che si introdurrà lentamente, per mezzo di un reostato ad ogni 1/2 milli-ampère di aumento di corrente si aprirà il circuito dopo 5" di regime costante. Lo spostamento del capo e del tronco verso l'anode non dovrà avvenire prima di aver raggiunto 1 milli-ampère. Il soggetto starà in piedi senza appoggi, ad occhi bendati e testa eretta a piedi giunti.

Per l'eccitamento termico si fa passare una corrente di acqua per il condotto uditivo esterno, con cannula a doppia corrente, sotto una pressione di 56 cm. di acqua, attraverso un tubo di gomma di 1 metro con lume di 5 millimetri.

L'acqua sarà a 27°, con labirinto normale si avrà ristagno verso il lato non irrigato e dopo una irrigazione con non più di 100 cmc; durata del ristagmo circa 2'. In caso di ipoeccitabilità si farà l'esame con acqua a 21°. Se la quantità d'acqua adoperata sarà più piccola di 60 cmc., esisterà ipereccitabilità.

La testa sarà inclinata a 60° all'indietro.

l) La prova della deambulazione si praticherà facendo eseguire 6 passi avanti e 6 indietro ad occhi bendati per la stazione eretta la prova si farà su uno e due piedi; ambedue le prove, subito dopo aver rotato il soggetto per 10 giri in 20", per l'indicazione dopo 10 giri in 10".

L'indicazione si fa con pennelli duri, intinti in colori diversi, prima e dopo la rotazione, in ciascuno dei due sensi, e con ambedue le mani, andando dall'alto in basso e centrando su un campo circolare di 12 cm. di raggio e in cui sono tracciati tre cerchi concentrici di 3, 6 e 9 cm. di raggio.

Nel normale solo poche indicazioni dovranno uscire dal cerchio interno. Per l'indicazione, che si fa ad occhi bendati, si procede portando dapprima la mano del soggetto in corrispondenza del centro del bersaglio e indicando poi a ritornarvi ripetute volte. Il bersaglio sarà disposto orizzontalmente davanti al soggetto senza che questi abbia contatti col bersaglio stesso.

m) Si determina con l'apparecchio di Galeotti; usando un peso di 1 chilogramma e spostandolo regolarmente con un ritmo di 10" per escursione doppia. Le curve che ne risultano devono essere regolari, possibilmente orizzontali e senza sbalzi notevoli.

n) Come stimolo si userà un improvviso suono di sirena, di petardo o di razzo con scoppio, che si varierà da un esame all'altro. Il soggetto sarà quanto più possibile isolato dall'ambiente e sottratto ad ogni specie di eccitamento che non sia quello voluto. Si registreranno: 1° il pletismogramma dell'avambraccio; 2° il polso carotideo con doppia capsula; 3° il pneumogramma; 4° il tremito; 5° il tempo in secondi. Saranno ritenuti inabili coloro che dimostreranno una reazione eccessiva, tenendo speciale conto del comportamento del polso e dei vasomotori, nonchè dell'arresto respiratorio. Si osserverà anche il comportamento generale e la durata delle modificazioni funzionali.

o) Il soggetto, seduto sulla carlinga ad occhi bendati si appoggerà col dorso allo schienale, toccherà il pavimento coi tacchi, mentre la pianta del piede appoggerà sul timone di direzione; le braccia e gli avambracci non toccheranno il bordo della carlinga, il soggetto deve restare immobile. La carlinga sarà spostata lentissimamente evitando per quanto è possibile, che il soggetto avverta i movimenti.

Arrivati alla posizione voluta il soggetto dovrà disporre verticalmente con una mano sola l'asta metallica unita al goniometro.

Si noterà l'angolo formato dal filo a piombo e dall'asta sopra detta.

Si ripete la prova sei volte per ogni posizione, alternando la direzione in cui si deve muovere l'asta. Le posizioni d'esame sono: linea di volo (spostamento dell'asta da destra, da sinistra, dall'avanti e dall'indietro); 20° di inclinazione carlinga in avanti, indietro, a destra e a sinistra.

Il soggetto seduto ad occhi bendati, come è detto sopra, dopo essere stato inclinato nelle quattro posizioni suddescritte, è riportato lentissimamente nella posizione di partenza. Dovrà in-

dicare quando si sente in linea di volo. Si noterà quale è l'inclinazione reale della carlinga in tale momento.

p) Si useranno i tempi di reazione indifferente senza preavviso, con stimoli visivi e acustici.

Si farà una serie regolare di circa 30 tempi e se ne determinerà un gruppo continuo omogeneo di 10 tempi. Eccezionalmente si potranno scartare due o tre tempi aberranti, come espressione di disattenzione occasionale.

Se il soggetto non si adatta sul principio, fare delle prove di adattamento, di cui si tiene conto, ed eventualmente ricorrere a prove di adattamento, con tempi di reazione con preavviso ad ogni singola determinazione.

Nella serie definitiva si determineranno: 1° la media; 2° i valori estremi; 3° la deviazione media.

Per le visite di controllo si raccoglieranno circa 150 tempi di reazione a stimolo visivo semplice e circa 100 a stimolo acustico.

Si costruisce la curva di frequenza per classi di 10 in 10; si scartano i valori che cadono fuori della curva continua di frequenza e si determinano: 1° la media generale; 2° i valori estremi; 3° il gruppo più frequente; 4° la deviazione media; 5° la percentuale degli errori (errori tecnici di adattamento-scarti) rispetto al numero totale dei tempi.

q) Si farà cancellare un segno per tutte le cinque serie di segni della tavola di Saffiotti, scegliendo a tale scopo i segni di maggiore frequenza, notando il tempo impiegato, il numero degli errori (omissioni o confusione dei segni), gli errori di confusione tra una serie e l'altra: tempo massimo 5 minuti, errore massimo 5 nella prima e seconda serie, 12 nella terza, quarta e quinta serie. Nel caso in cui esista confusione tra le singole serie, la prova si ripeterà.

(N. B. — Si omette la stampa dei successivi allegati)

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO PER LA GUERRA.

Visto il decreto Ministeriale n. 102 di data 19 novembre 1921;
Visto il decreto Ministeriale n. 105 di data 19 novembre 1921;
Considerata l'opportunità di prorogare ulteriormente le esenzioni fiscali con lo scopo di favorire lo sviluppo delle nascenti attività aeronautiche nazionali;

DECRETA:

Art. 1

È prorogata fino a nuovo avviso, per tutti i cittadini italiani debitamente autorizzati all'esercizio del volo, la sospensione dell'applicazione delle tasse di partenza e di approdo, delle quali è parola all'art. 31 del decreto Ministeriale n. 102 di data 19 novembre 1921.

Art. 2.

Anche durante il sopra detto periodo di sospensione, le aeromobili in navigazione, le quali atterrino in un aeroporto o partano da questo, hanno diritto a tutta l'assistenza prevista dalle vigenti disposizioni, ed alle prestazioni di personale delle quali è cenno nell'art. 36 del citato decreto Ministeriale n. 102.

Roma, 31 maggio 1922.

Il ministro
P. LANZA DI SCALEA.

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO PER LA GUERRA

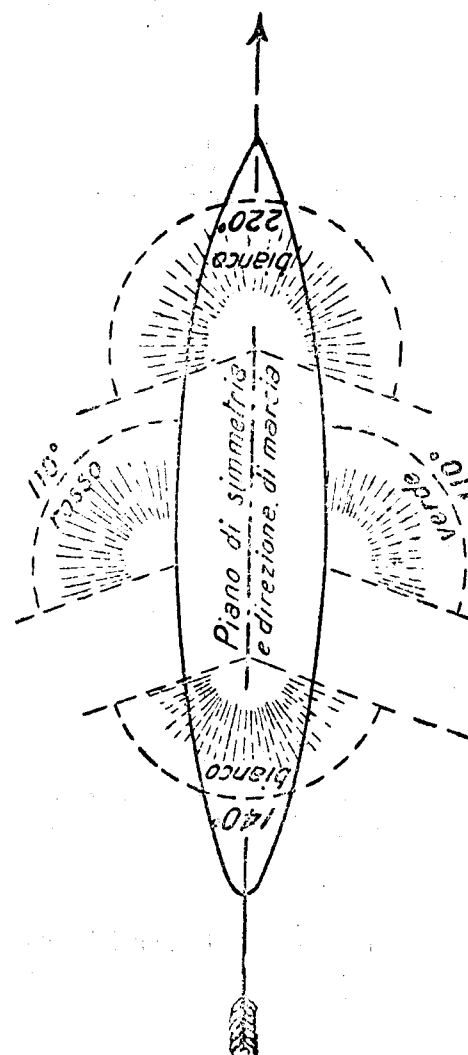
Visto il R. decreto-Legge n. 2360 in data 27 novembre 1919;
Visto il decreto Ministeriale n. 101 in data 19 novembre 1921;
Considerato l'opportunità di disciplinare con precise norme regolamentari l'uso dei fanali e dei segnali nella navigazione aerea;
Udito il parere del Consiglio di Stato;

DECRETA:

CAPO I.

Fanali

Art. 1.

La parola «visibile» in questo regolamento, quando è applicata ai fanali, significa visibile a notte alta con l'atmosfera chiara. Gli angoli di visibilità designati in questo regolamento, come è indicato nello schizzo annesso, si riferiscono all'aeromobile nella sua linea normale di volo rettilineo ed orizzontale.

Art. 2

I regolamenti relativi ai fanali saranno applicati in qualsiasi condizione di tempo dal tramonto all'alba, e durante tale periodo nessun altro fanale, che possa essere scambiato erroneamente per i fanali prescritti, sarà mostrato. I fanali prescritti per la navigaione non devono essere abbaglianti.

Ogni velivolo nell'aria, o quando manovra sulla terra o sull'acqua coi propri mezzi, porterà i seguenti fanali:

a) davanti un fanale bianco visibile in un angolo diedro di 220° bisecato dal piano diametrale verticale di simmetria del velivolo, e di intensità tale da essere visibile a una distanza di almeno km. 8;

b) a destra, un fanale verde costituito e sistemato in modo da far vedere verso l'avanti una luce ininterrotta fra due piani verticali formanti l'angolo diedro di 110°, uno dei quali parallelo al piano diametrale nel velivolo, e di intensità tale da essere visibile ad una distanza di almeno km. 5;

c) a sinistra, un fanale rosso costituito e sistemato in modo da far vedere verso l'avanti una luce ininterrotta fra due piani verticali formanti l'angolo diedro di 110°, uno dei quali parallelo al piano diametrale del velivolo, e di intensità tale da essere visibile a una distanza di almeno 5 km.;

d) i detti fanali verde e rosso saranno montati in maniera che la luce verde non possa essere veduta dalla sinistra, nè quella rossa dalla destra;

e) di dietro, e il più lontano possibile, un fanale bianco che proietti la sua luce verso poppa in un angolo diedro di 140°, bisecato dal piano diametrale di simmetria del velivolo, e di intensità tale da essere visibile ad una distanza di almeno km. 5;

f) se per adempire alle suddette condizioni uno dei fanali deve essere sostituito da più fanali, il campo di visibilità di ognuno di questi sarà limitato in modo che se ne possa vedere soltanto uno per volta.

Art. 4.

Le regole stabilite per i fanali dei velivoli si applicheranno ai dirigibili, salvo le modifiche seguenti:

a) tutti i fanali saranno raddoppiati; i fanali anteriori e posteriori, verticalmente, e quelli dei lati orizzontalmente, in direzioni parallele al piano diametrale;

b) entrambi i fanali di ogni coppia, a prua e a poppa, saranno visibili contemporaneamente. La distanza fra i fanali costituenti la coppia non sarà minore di due metri.

Art. 5.

Un dirigibile rimorchiato porterà i fanali indicati all'articolo precedente, e quelli indicati all'art. 7, per i dirigibili che non sono in grado di manovrare.

Art. 6.

a) un velivolo o un dirigibile, galleggiante sull'acqua, che non sia in grado di manovrare, come è prescritto dai regolamenti per evitare le collisioni in mare, porterà due fanali rossi uno sopra l'altro distanti fra loro non meno di due metri, di intensità tale da essere visibili su tutto l'orizzonte a una distanza di almeno km. 3.

b) l'aeromobile alla quale si riferisce la lettera precedente, quando è ferma sull'acqua, non mostrerà i fanali di vie laterali, ma li accenderà quando si mette in moto

Art. 7.

Un dirigibile che per qualsiasi ragione non può manovrare, o che volontariamente ha fermato i motori, mostrerà distintamente, oltre gli altri fanali predetti, due fanali rossi uno sopra l'altro, distanti fra loro non meno di due metri, disposti in maniera da far vedere la luce in tutte le direzioni, e di intensità tale da essere visibile ad una distanza non minore di km. 3.

Di giorno un dirigibile rimorchiato che per qualsiasi ragione non possa manovrare mostrerà distintamente due palloni neri ciascuno di cm. 60 di diametro posti uno sopra l'altro, distanti fra loro non meno di due metri.

Un dirigibile ormeggiato oppure in rotta, ma che abbia volontariamente fermato i motori mostrerà distintamente, di giorno un pallone nero di cm. 60 di diametro, e sarà considerato dagli altri aeromobili come se non potesse manovrare

Art. 8.

Un pallone libero porterà un fanale brillante bianco sotto la navicella a una distanza non minore di 5 metri, disposto in modo da far vedere una luce continua in tutte le direzioni e di intensità tale da essere visibile ad una distanza di almeno km. 3

Art. 9.

Un pallone frenato porterà, nella medesima posizione del fanale bianco indicato nell'articolo precedente ed in sua vece, tre fanali in linea verticale a una distanza l'uno dall'altro di non meno di due metri. Il più alto e il più basso di questi fanali saranno rossi e quello di mezzo bianco e saranno di intensità tale da essere visibili in tutte le direzioni a una distanza di almeno km. 3. Il cavo di ormeggio porterà attaccati, a intervalli di 300 metri misurati dalla navicella, gruppi di tre fanali eguali a quelli indicati nel comma precedente. L'oggetto a terra al quale è ormeggiato il pallone porterà lo stesso gruppo di fanali per indicare la sua posizione.

Di giorno, il cavo d'ormeggio porterà nella stessa posizione dei gruppi di fanali indicati nel comma precedente, e in loro vece, delle maniche a vento di non meno di cm. 20 di diametro, lunghe due metri e striate con fascie bianche e rosse, larghe cm. 50.

Art. 10.

Un dirigibile ormeggiato e vicino al suolo porterà i fanali indicati negli articoli 3 - comma *a*) e *b*) e *e*) - e 4.

Inoltre, se è ormeggiato ma non vicino al suolo, il cavo d'ormeggio e l'oggetto al quale è ormeggiato saranno segnalati secondo le disposizioni dell'articolo precedente, tanto di giorno quanto di notte.

Le ancore ed i galleggianti impiegati dai dirigibili a scopo di ormeggio sono esenti da queste regole.

Art. 11.

Un velivolo fermo al suolo o sul mare, ma non ancorato od ormeggiato, porterà i fanali indicati nell'art. 3.

Art. 12.

Per evitare le collisioni con le navi:

a) un velivolo ancorato e ormeggiato in acqua porterà a prua, in posizione opportuna, un fanale bianco disposto in modo da essere visibile da tutti i punti dell'orizzonte a una distanza di almeno due chilometri;

b) un velivolo di 50 m. e più di lunghezza, ancorato od ormeggiato sull'acqua porterà a prua un fanale del tipo indicato alla lettera *a*), e a poppa o nelle sue vicinanze un altro fanale disposto più in basso 5 m. dal precedente.

Per lunghezza di un velivolo s'intende la massima distanza fra i suoi punti estremi, avanti e indietro;

c) i velivoli di 50 m. e più di apertura ormeggiati o ancorati sull'acqua, porteranno inoltre sulle estremità di ogni ala inferiore un fanale come quello indicato alla lettera *a*) di questo articolo

Per apertura di un velivolo s'intende la sua massima dimensione trasversale.

Art. 13.

Se uno qualunque dei fanali indicati in questo regolamento viene a spegnersi durante il volo notturno dall'aeromobile questo dovrà atterrare appena potrà farlo senza pericolo.

Art. 14.

Il presente regolamento come le norme di circolazione aeree stabilite col decreto Ministeriale n. 101 del 19 novembre 1911 si applica sia alle aeromobili private che a quelle di Stato, comprese le aeromobili militari.

In nessun caso però esso dovrà impedire l'osservanza delle regole speciali che potessero essere stabilite con fanali addizionali di posizione e di segnalazione, per le aeromobili militari o per le aeromobili volanti in formazione

I proprietari di aeromobili potranno egualmente adottare speciali segnali di riconoscimento per le aeromobili di loro proprietà, purchè a ciò siano debitamente autorizzati, dal Ministero della

guerra (Comando superiore d'aeronautica), e purchè i segnali stessi siano registrati e resi di pubblica ragione.

Capo II.

Segnalazioni

Art. 15.

a) l'aeromobile che desideri atterrare di notte in un aeroporto che abbia un personale di guardia, dovrà prima di sparare un fuoco Very verde, o fare dei segnali intermittenti con un fanale verde; dovrà inoltre trasmettere col Codice internazionale Morse, il gruppo di lettere che costituiscono il suddetto segnale di chiamata o nominativo;

b) il permesso di atterrare sarà dato per mezzo della ripetizione del medesimo segnale di chiamata da terra, seguito da un fuoco Very verde, o da segnali intermittenti con un fanale verde.

Un fuoco Very rosso, o segnali con un fanale rosso dal suolo significheranno che l'aeromobile non deve atterrare.

Art. 16.

Un'aeromobile che è obbligata ad atterrare di notte dovrà sparare, prima di atterrare, un fuoco Very rosso o fare una serie di segnali brevi ed intermittenti coi fanali di navigazione.

Art. 17.

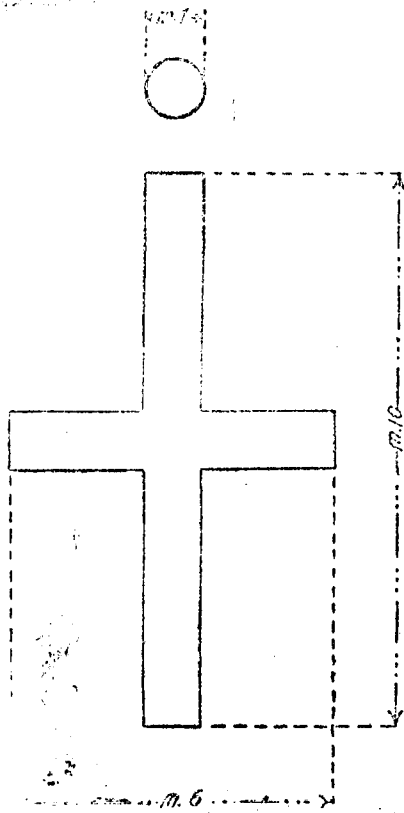
Quando un'aeromobile è in pericolo ed ha bisogno di soccorso dovrà fare e mostrare i seguenti segnali insieme o separatamente:

a) il segnale internazionale S. O. S. per mezzo di segnali ottici o radiotelegrafici:

b) il segnale di lontananza per mezzo delle bandiere N. C. del Codice internazionale;

c) il segnale di lontananza che consiste in una bandiera quadrata avente o sotto o sopra di essa, un pallone o qualche cosa che gli si rassomigli;

d) un suono continuo con qualsiasi apparecchio acustico:

e) un segnale, formato da una serie di fuochi Very bianchi sparati a brevi intervalli.

Art 18.

Per dare ordine ad una aeromobile di atterrare, si terrà esposto il segnale bianco rappresentato dall'annessa figura; segnale che di notte dovrà essere convenientemente illuminato.

Qualora sul cielo vi fossero più aeromobile, su quella alla quale si vuol comunicare l'ordine di atterrare, sarà mantenuto un fascio di luce intermittente.

Art. 19.

a) nel caso che la nebbia o la foschia rendano invisibile un aeroporto, la sua presenza potrà essere indicata per mezzo di un pallone impiegato quale boa aerea o con altri mezzi approvati;

b) nella nebbia, nella foschia, nelle tormente di neve e nelle forti piogge, sia di giorno che di notte, ogni aeromobile dovrà fare i seguenti segnali acustici, con un apparato qualsiasi:

1° se non è ormeggiato nè ancorato, un segnale ad intervalli di due minuti al massimo, consistente in due suoni della durata di circa 5 secondi, separati da un intervallo di circa un secondo;

2° se è all'ancora od ormeggiato, un segnale ad intervalli di un minuto al massimo, consistente nel suono della durata di circa 5 secondi a rapidi rintocchi di una campana o di un *gong* di potenza sufficiente.

Roma, 15 giugno 1922.

Il ministro
P. LANZA DI SCALEA.

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Vista la legge 22 dicembre 1921, n. 1869;

DECRETA:

È approvato l'annesso elenco dei Comuni gravemente danneggiati da alluvioni e frane dell'inverno 1918-19 ai quali sono applicabili le disposizioni di cui all'art. 1 lettera *a*) della citata legge per il ripristino del transito lungo le strade comunali interne ed esterne anche mulattiere, purchè costituiscano l'unico accesso ad abitati:

Alcamo — Calatafimi — Campobello — Camporeale — Castellammare del Golfo — Gibellina — Marsala — Monte San Giuliano — Partanna — Salemi — Santa Ninfa — Trapani — Vita.

Roma, 31 luglio 1922.

Il ministro
RICCIO.

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO PER I LAVORI PUBBLICI

Visto il testo unico delle disposizioni legislative portanti provvedimenti per il risarcimento dei danni di guerra, approvato con D. L. 27 marzo 1919, n. 426, modificato con R. decreto-legge 18 aprile 1920, n. 580;

Visto il R. decreto-legge 18 aprile 1920, n. 579:

Visto il proprio decreto, n. 8432 in data 1° giugno 1922, registrato alla Corte dei conti il 28 giugno 1922, reg. 17, fog. 6779;

Visti i decreti interministeriali a firma propria e dei ministri del tesoro e per le terre liberate in data 29 agosto e 10 novembre 1921 e 30 giugno 1922; nonchè i propri decreti in data 17 marzo 1922, n. 607, 15 giugno 1922, n. 8132 e 18 settembre 1922, n. 15852;

Vista la relazione in data 15 settembre 1922 della Commissione istituita col sopra citato decreto interministeriale 29 agosto 1920;

Ritenuto che il Ministero del tesoro e quello per le terre liberate hanno espresso parere favorevole all'accoglimento delle proposte contenute nella sopra citata relazione della Commissione Interministeriale, quanto alle variazioni da apportarsi alle varie percentuali di aumento attualmente in vigore;

DECRETA:

1. La somma risultante dalla determinazione del valore dell'immobile distrutto a senso dell'art. 8 lettere *a)* e *b)* del T. U., approvato con D. L. 27 marzo 1919, n. 426, modificato con Regio decreto 18 aprile 1920, n. 580, è aumentata, in rapporto ai prezzi di costruzione, per i lavori che saranno eseguiti in epoca posteriore al 15° giorno dalla data del presente decreto:

a) del 200 % per le provincie di Bari e Chieti;

b) del 325 % per le provincie di Belluno, Padova, Rovigo, Treviso, Venezia, Verona, Vicenza (compreso l'altipiano di Asiago) e Udine; nonchè per le provincie di Ancona, Brescia, Forlì, Mantova, Napoli, Ravenna e Sondrio;

c) del 375 0/0 per i territori della Venezia Tridentina (compresi i Comuni indicati alla lettera *B)* del decreto Ministeriale 11 luglio 1921, n. 8095) e per quelli della Venezia Giulia (comprese le località dell'Altipiano Carsico indicate al n. 3 del decreto Ministeriale 8 novembre 1921, n. 13126).

2. Le predette percentuali resteranno in vigore fino a quando non siano modificate con nuovo provvedimento.

Roma, 30 settembre 1922.

Il ministro
RICCIO.

DISPOSIZIONI DIVERSE

MINISTERO PER GLI AFFARI ESTERI

Comunicato

Con decreto di S. E. il ministro degli affari esteri, in data 29 settembre 1922, sono state istituite le seguenti Regie Agenzie consolari:

In Dean Funes ed in Hernando, alle dipendenze del R. Consolato in Cordoba ed in Florida alle dipendenze del R. Consolato in Montevideo.

MINISTERO delle poste e dei telegrafi

Direzione generale dei servizi elettrici.

Disposizioni nel personale dipendente:

Petrioli ing. cav. uff. Gino, capo sezione a L. 10.600, in aspettativa per motivi di famiglia è richiamato in servizio dal 25 agosto 1922.

Con R. decreto del 29 giugno 1922:

Frati Ida, nata Scazzocchio, ufficiale telegrafica a L. 4100+600 è, collocata in aspettativa per motivi di malattia dal 4 maggio 1922.

Quirico Ermello di Francesco, ufficiale telegrafico a L. 6400+166.67, è collocata in aspettativa per motivi di malattia dal 3 giugno 1922.

Con R. decreto del 30 giugno 1922:

Scandola Maria, nata Magni, ufficiale telefonica a L. 4100, è collocata in aspettativa per motivi di malattia dal 15 giugno 1922.

Nastasi Anna, nata Riva, ufficiale telefonica a L. 3500, è collocata in aspettativa per motivi di malattia dal 27 giugno 1922.

Con R. decreto del 13 luglio 1922:

Terzoli Armida, nata Reina, ufficiale telefonica a L. 4100, è collocata in aspettativa per motivi di malattia dal 18 giugno 1922.

Cattano Rosa, nata Masi, ufficiale telefonica a L. 4700+1200, è collocata in aspettativa per motivi di malattia dal 1° giugno 1922.

Russo Elena, nata Borilli, ufficiale telefonica a L. 4100+800, è collocata in aspettativa per motivi di malattia dal 6 giugno 1922.

Pulialilo Concetta, nata Ceppino, ufficiale telefonica a L. 4100, è collocata in aspettativa per motivi di malattia dal 13 giugno 1922.

Con R. decreto del 20 luglio 1922:

Infante Clementina, nata Reva, ufficiale telefonica a L. 4100+600 è collocata in aspettativa per motivi di famiglia dal 16 luglio 1922.

Con decreto Ministeriale dell'11 agosto 1922:

Matteini Anna, nata Rinaldi, ufficiale telefonica a L. 4100+600, è collocata in aspettativa per motivi di malattia dal 26 luglio 1922.

Con decreto Ministeriale del 21 agosto 1922:

Pepe Ines, nata Pugliese, ufficiale telefonica a L. 4100, è collocata in aspettativa per motivi di malattia dal 28 giugno 1922.

Polignieri Giovanna, ufficiale telefonica a L. 4100, è collocata in aspettativa per motivi di famiglia dal 23 luglio 1922.

Muccio Elena, nata Minghelli, ufficiale telefonica a L. 4100, è collocata in aspettativa per motivi di malattia dal 30 luglio 1920

Con decreto Ministeriale del 28 agosto 1922:

Bazzani Elia, nata Delens, ufficiale telefonica a L. 4100+600, è collocata in aspettativa per motivi di malattia dal 30 giugno 1922.

MINISTERO DEL TESORO

BANCO DI NAPOLI

	Situazione al 30 settembre 1922	Situazione al 10 ottobre 1922
Cassa (Specie metalliche milioni 232.614.000 232.615.000	444.576.000	463 939 000
Portafoglio s/ piazze italiane	1.220.183 000	1.200 459 000
Anticip. (al Tesoro L. 1.312.428.000)	1.745.554.000	1.745.463 000
Fondi sull'estero (Portafoglio c/c)	68.974.000	69.289 000
Circolazione	3.334.848 000	3.300.609 000
Debiti a vista	214.164.000	209 730.000
Depositi in c/c fruttifero	295.880.000	289.882 000